

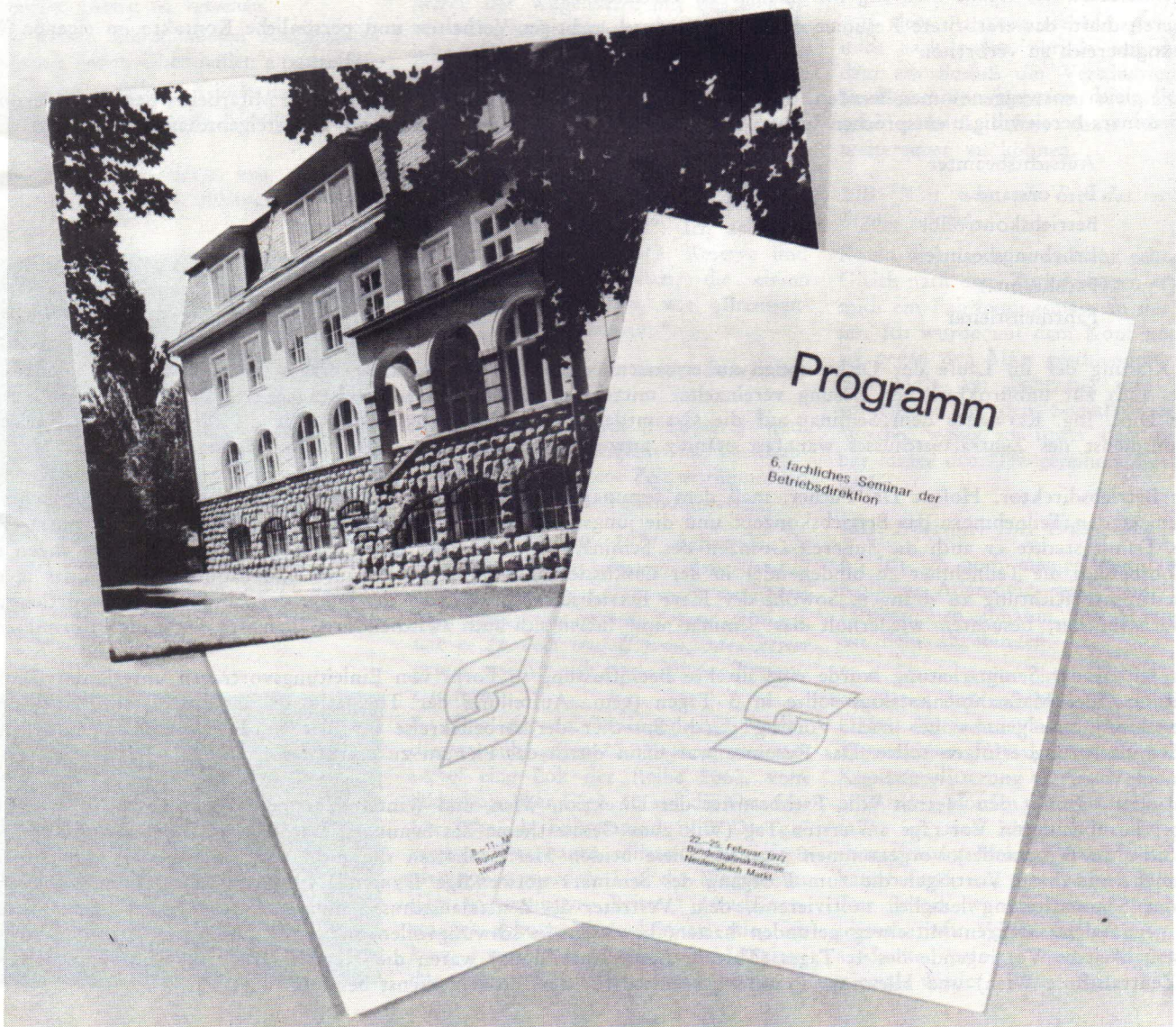
Der Betrieb

Informationsblatt der Betriebsdirektion

2 | 77

Liebe Leser!

Während Ihr IdB 1/77 bereits im Druck war, wurde in der BB-Akademie Neulengbach ein fachliches Seminar der Betriebsdirektion „Mehr Sicherheit im Eisenbahnbetrieb“ abgehalten. Die Thematik ist für Sie gewiß von besonderem Interesse. Wir fühlen uns deshalb zu einer umfassenden Information verpflichtet. Die Information soll sehr kurz gehalten werden und kann sich daher nur auf das Wichtigste beschränken.



6. Fachliches Seminar der Betriebsdirektion

„Mehr Sicherheit im Eisenbahnbetrieb“

Beste Ausbildung — verantwortungsbewußte Praxis — gezielte Überwachung

BB-Akademie Neulengbach Markt 22.—25. Februar 1977

Jeder von Ihnen, davon sind wir überzeugt, hätte zu diesem Thema etwas zu sagen. Wir hätten auch gerne vom Wissen und von den Ideen jedes unserer Leser Gebrauch gemacht. „Wir“ deshalb, weil — abgesehen von unserer Funktion als Sprachrohr der Betriebsdirektion — für dieses Seminar die Abteilung Transportlenkung verantwortlich war. So gerne wir sie alle für die Arbeit im Seminar zur Verfügung gehabt hätten, so absurd ist der Gedanke, das zu verwirklichen. In eingehender Beratung wurden die Teilnehmer ausgewählt.

Für die Auswahl der Teilnehmer stellten wir uns folgende Bedingungen:

- aus möglichst vielen Sparten des Betriebsdienstes sollten Bedienstete vertreten sein, die eine Schulungs-, Aufsichts- oder Kontrollfunktion innehaben
- die Streuung sollte vertikal durch die Aufgabenbereiche erfolgen
- Direktionsorgane jeder Bundesbahndirektion sollten teilnehmen
- die Bediensteten sollten aus allen 9 Bundesländern kommen

Auf den Einzelnen bezogen, stellten wir folgende Bedingungen:

- anerkannter Fachmann in seiner Sparte
- Bereitschaft, die eigene Meinung im Seminar zu vertreten
- Bereitschaft, das erarbeitete Resumee des Seminars durch richtiges Verhalten und persönliche Kontakte im eigenen Wirkungsbereich zu verbreiten

Es soll gleich vorweggenommen werden, daß alle durch Herrn Betriebsdirektor eingeladenen Mitarbeiter den Anforderungen des Seminars bereitwilligst entsprochen haben. Aus unseren Reihen waren nachstehende Dienstleistungen vertreten:

Aufsichtsbeamter	Referent
Bf-Vorstand	Sicherheitsbeamter
Betriebskontrollor	Schulungsbeamter
Erhebungsbeamter	Stellwerksmeister
Fachbeamter	Verschubaufseher (-meister)
Fahrdienstleiter	Zugführer

Zur Klärung der im Laufe der Diskussionen zu erwartenden maschinendienstlichen Fragen — und wie sich herausstellen sollte, auch zur unbürokratischen Lösung vereinzelter mit diesem Dienst zusammenhängender Probleme — stellte sich Herr Dipl. Ing. Karwautz dem Seminar auf die Gesamtdauer zur Verfügung. Aber auch der Vertreter der Exekutive Stationsdienst des Zentralausschusses war fast ständig anwesend und beteiligte sich rege am Seminar.

Herr Betriebsdirektor, Hofrat Dr. Pucher, maß dem Seminar große Bedeutung bei. Er hielt selbst den Einführungsvortrag, in dem er den Teilnehmern das Betriebskonzept und die jüngsten Planungen sowie Zielvorstellungen betrieblicher Art erläuterte. Damit steckte er auch die äußeren Grenzen des Seminars ab, ohne aber durch Meinungsäußerungen zum engen Diskussionsbereich die Teilnehmer zu binden oder in der Diskussionsfreudigkeit zu hemmen und dadurch das Seminar in eine vorbestimmte Richtung zu drängen. Sowohl der Herr Betriebsdirektor, als auch der Leiter der Abteilung Transportlenkung, Hofrat Günther, besuchten wiederholt das Seminar und ließen sich auch zwischendurch über den Fortgang informieren.

Auch seitens der Seminarleitung wurde eine direkte Beeinflussung in Form von Einleitungsvorträgen unterlassen. Die Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs sollte in 3 Tagen (gem. Aufteilung der Thematik im Untertitel) innerhalb dreier Arbeitskreise erfolgen, wobei nach Vortrag durch Sprecher der Arbeitskreise im Plenum die Zusammenfassung durch die Seminarleitung erfolgen sollte. Das Resumee war dann durch das Plenum zu erarbeiten.

Wohl aber war mit den Herren Wlk, Fachbeamter der Direktion Wien, und Winter, Vorstand des Bf Krems a. d. D., eine Absprache über deren Vorträge am ersten Tag (Wlk zum Gesamtthema des Seminars, Winter zum Thema Ausbildung aus der Sicht des Vorstandes) vorgenommen worden. Diese beiden Herren hatten die nicht sehr angenehme Aufgabe übernommen, mit ihren Vorträgen die zum Fortgang des Seminars notwendige Dynamik zu erzeugen. Daß diese Vorträge, die der Seminarleitung lediglich motivierend, dem Vertreter des Zentralausschusses hingegen schon fast zu aggressiv schienen, genau den richtigen Mittelweg gefunden hatten, bewiesen die schwingvollen, sachlichen Diskussionen in den Arbeitskreisen. Weitere Vortragende des 1. Tages (Thema: Beste Ausbildung) waren die Herren Urbanek (Schulungsbeamter an der Zentralschule Wien) und Hiesmayr (Schulungsbeamter für den Verkehrsdienst beim Bf Wien FJB).

Der 2. Tag „Verantwortungsbewußte Praxis“ wurde durch Kurzvorträge folgender Herren über deren Arbeitsgebiet eingeleitet: Fahrdienstleiter Pleschgatternig, Bf St. Michael; Zugführer Kuchar, Bf St. Pölten Hbf; Verschubmeister Peer, Bf Innsbruck Hbf; Stellwerksmeister Tscheck, Bf Villach Hbf; Fachbeamter für Erhebungen und Sibe II Hasberger, Dion Villach. Neben der Tätigkeit der Arbeitskreise gab es an diesem Tag Vorträge des Herrn San. Chef, Hofrat Dr. Sasse, „Menschliches Versagen aus ärztlicher Sicht“ und des Psychologen Dr. Dvorak „Betriebspsychologische Aufgaben“, die das Wissen der Seminarteilnehmer bereicherten und Diskussionsstoff boten.

Am 3. Tag wurden zum Thema „Leitung, Überwachung, Maßnahmen“ drei Referate gehalten:

Fachbeamter für Erhebungen Resch, Dion Innsbruck,

Vorstand Pargfrieder, Bf Bregenz,

Betriebskontrollor Holzknacht, Dion Innsbruck, Dienstsitz Bludenz.

Mit den dargelegten Ansichten konnten sich, wie aus den folgenden Diskussionen in den Arbeitskreisen hervorging, alle Teilnehmer identifizieren. Hier wurden aus der „alten Schule“ übernommene Auffassungen im Geist unserer Zeit dargelegt: Disziplin und Ordnung; jetzt getragen von Menschlichkeit. Die Aufgabe, das Wesentlichste aus den Arbeitskreisen im Plenum vorzutragen, übernahmen die Herren Döttlinger, Dion Linz; Gilhofer, Dion Linz; Quadlbauer, Bf Wels; Pargfrieder, Bf Bregenz und Holzknacht, Dion Innsbruck.

Resumee des 6. Seminars

Ausbildung:

1. Fahrdienstleiter:

Die Ausbildung in den Zentralschulen wird grundsätzlich als ausreichend erachtet. Die Zeit der **praktischen** Einschulung wird jedoch in manchen Fällen zu wenig genutzt, sodaß bereits nach kurzer Zeit wesentliche Wissenslücken feststellbar sind.

Es wird daher als notwendig erachtet, daß

— die Einschulungsbef. besonders sorgfältig ausgewählt werden

— dem Fdl-Einschüler Einblick in die Tätigkeiten der Bediensteten gegeben wird, deren Dienstesausübung durch Entscheidungen des Fdl wesentlich beeinflusst wird

Weiters wird empfohlen, daß

— vor Anmeldung zur Verkehrsfachprüfung über noch festzulegende Randvorschriften eine Teilprüfung bei der Dion abzulegen ist. Hiedurch wäre eine Konzentrierung während der restlichen Einschulungszeit und auch bei der Verkehrsfachprüfung auf den für die Betriebssicherheit wesentlichen Kernstoff möglich.

2. Stellwerkswärter:

Die Ausbildung des Stellwerkswärters ist im Hinblick auf die große Verantwortung in der dzt. Form unzureichend.

Als notwendig wird erachtet, daß

— eine entsprechende theoretische Ausbildung der praktischen Einschulung vorausgeht.

— die Verwendungsprüfung durch den Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst abgenommen wird.

Darüber hinaus sollte noch geprüft werden, ob die Verwendung als Stellwerkswärter nicht an die Ablegung einer Dienstprüfung zu binden wäre.

3. Verschub- und Zugbegleitbedienstete:

Die in Teilbereichen vorgenommene Ausbildung in Knotenbahnhöfen wird als ausreichend empfunden. Diese Form der Ausbildung müßte jedoch einheitlich im Gesamtbereich vorgenommen werden.

Vor Einsatz eines Schaffners im Reisezug muß dieser in allen Belangen des Verschubdienstes ausgebildet werden.

Weiterbildung:

Der laufenden Weiterbildung kommt besondere Bedeutung zu. Die Effizienz des Dienstunterrichtes als wichtigstes Instrument der Weiterbildung ist weitestgehend von der Qualität des Schulungsbeamten abhängig, wobei insbesondere die Behandlung aktueller Ereignisse als zielführend zu betrachten ist.

Nicht nur Schulungsbeamte für den Verkehrsdienst sollten für die Weiterbildung sorgen, sondern auch Betriebskontrolloren und Bahnhofsvorstände.

Die periodische Überprüfung der Vorschriftenkenntnisse ist aus Gründen der Betriebssicherheit unbedingt notwendig.

Praktische Dienstleistung:

Auf Grund des Ansteigens der Unfallzahlen im Jahre 1976 kann geschlossen werden, daß sich die Qualität der Dienstleistung verschlechtert hat. In der überwiegenden Anzahl der Fälle ist nicht Unkenntnis der Vorschriften Ursache, sondern das Zusammenwirken verschiedener, oft auch kleiner Nachlässigkeiten.

Häufige wiederkehrende Unfallursachen sind:

- Bequemlichkeit
- mangelndes Verantwortungsbewußtsein
- Mißachtung grundlegender Vorschriftenbestimmungen
- unterlassene Fahrstraßenprüfung und -sicherung
- Umstellen von Weichen unter rollenden Fahrzeugen
- unterlassene Sicherung stillstehender Fahrzeuge
- Abgabe der verbindlichen Abmeldung nach Zulassung der Fahrt
- Anerziehen und Angewöhnen falscher Verhaltensweisen
- mangelhafte Verständigung (Nichtverwendung vorgeschriebener Wortlaute)
- techn. Mängel und unzureichende Anlagen
- mangelnde Praxis
- überhastet ausgeführte Handlungen

Als wichtigste Maßnahme zur Verbesserung der praktischen Dienstleistung wird eine bessere Motivierung und Überwachung der Mitarbeiter angesehen. Von besonderer Bedeutung ist dabei das gute Beispiel der Vorgesetzten und der „älteren Kollegen“.

Außerdem muß vorgesorgt werden, daß betriebliche Informationen allen Beteiligten rechtzeitig im ausreichenden Maß zu kommen.

Im einzelnen wird vorgeschlagen:

- Hilfssperren für besetzte Bf-Gleise sollten für alle Prüfbereiche angebracht werden, auch wenn der einzelne Prüfbereich nicht besetzt ist. Eine entsprechende Änderung der DV V 3 wird angeregt.
- Rechtzeitige Beteiligung der Bediensteten mit Änderungsblättern
- Stellung geeigneter Verschub-Tfz
- die Beschriftung „Abstoßen und Abrollen verboten“ darf nur auf solchen Wagen angebracht werden, für die dies unumgänglich notwendig ist
- Abstellung vorschriftswidriger „Hausbräuche“
- verlässliche Verständigung beim Verschub teilbeladener Wagen
- ausreichende Verständigung der beteiligten Bediensteten, besonders der Stellwerkswärter, durch den Fdl
- bezüglich der Fahrstraßenprüfung durch Augenschein darf es keine Kompromisse geben. Sollten sich Schwierigkeiten ergeben, sind diese unter Berücksichtigung der persönlichen Sicherheit des Prüfenden örtlich zu regeln (Bf-Dienstordnung)
- Stellwerksbedienstete müssen über das Kuppeln und Sichern stillstehender Fahrzeuge unterwiesen sein
- Forcierung des Ausbaues von Verschubfunktanlagen
- vor dem Einsatz neuer Fahrzeugtypen oder nicht allgemein gebräuchlicher techn. Geräte sollten den BBDionen neben einer allgemein verständlichen Kurzbeschreibung auch Diapositiv-Serien zur Verfügung gestellt werden, um eine rechtzeitige Schulung der beteiligten Bediensteten zu ermöglichen.

Leitung:

Für die zur Leitung und Überwachung Berufenen ist eine besondere Qualifikation notwendig. Neben fachlichen Voraussetzungen müssen auch überlegtes Handeln und Fähigkeiten zur Menschenführung als Voraussetzung angesehen werden. Darauf müßte bereits bei der Besetzung von Posten, die mit Leitungs- und Überwachungsaufgaben verbunden sind, neben den Rangverhältnissen mehr als bisher Rücksicht genommen werden.

Als zweckmäßig wurde erachtet, die zur Leitung und Überwachung vorgesehenen Mitarbeiter für diese Aufgabe zu schulen.

Der Führungsaufgaben Übernehmende muß sich über die damit verbundene Verantwortung im Klaren sein. Vom Leiter einer Gruppe hängt weitgehend auch die Qualität der Dienstleistung seiner Mitarbeiter ab. Er sollte daher als Vorbild angesehen werden können.

Überwachung:

Mit Rücksicht auf die Wahrung der Sicherheit ist eine gezielte Überwachung unbedingt notwendig. Überwachung allein, ohne ausreichende Motivierung der Mitarbeiter, sichere Dienstleistung aus eigenem anzustreben, kann jedoch nicht zum gewünschten Ziel führen. Grundsätzlich sollte sich die Überwachung nicht nur auf die Beanstandung von Unregelmäßigkeiten beschränken, sondern auch als Anleitung und Hilfestellung verstanden werden. Festgestellte Unregelmäßigkeiten sollten möglichst sofort mit dem Beanstandeten besprochen werden; die Wirkung eines in geeigneter Form geführten klärenden Gesprächs zur Vermeidung von Unfällen darf nicht unterschätzt werden.

Maßnahmen:

Die als notwendig erachtete Überwachung sollte konsequent von allen hiezu berufenen Organen der GD und der Dion durchgeführt werden.

Der BK sollte von Agenden, die nicht direkt mit der Betriebsabwicklung zusammenhängen, so weit wie möglich befreit werden, um sich den Aufgaben der echten Betriebsabwicklung noch mehr widmen zu können. Eine Änderung der DV V 21 wäre notwendig.

In bedeutungsvollen Bahnhöfen sollte der Vorstand zur Erfüllung seiner Aufsichtspflichten am Bahnhof wohnen.

Um der immer deutlicher werdenden Forderung einer zielführenden Überwachung nachkommen zu können, erscheint es unumgänglich notwendig, Aktivitäten von Betriebskontrolloren und Bf-Vorständen auch außerhalb der planm. Arbeitszeit zu ermöglichen. Zur Erfüllung dieser Maßnahme müßte eine großzügigere Auslegung der ÜR/S Platz greifen.

Die für eine ausreichende Überwachung notwendige Zeit muß unbedingt zur Verfügung stehen.

Haltestellen mit Schranken- oder Blockdienst sollten nicht nur in kommerz. Hinsicht, sondern auch in verkehrsdienstlichen Belangen dem zuständigen Bf unterstellt werden.

Bei Neu- oder Umbauten von Bf-Gebäuden müßte nach Möglichkeit das Büro des Bf-Vorstandes oder Aufsichtsbeamten anschließend an die Fahrdienstleitung gleisseitig vorgesehen und mit einem Durchgang verbunden werden.

In Bahnhöfen, in denen sich Unfälle oder die Sicherheit gefährdende Unregelmäßigkeiten häufen, werden Aussprachen von Direktionsorganen (BK, Erhebungsbeamte) mit dem Aufsichtspersonal als zielführend erachtet.

Der Überwachung der Fernsprechdisziplin, insbesondere bei Einsatz von Verschiebungsfunkgeräten, kommt besondere Bedeutung zu (z. B. Installierung von Sprachspeichern).

Weitere Feststellungen:

Neben den bisher aufgezeigten, auf die Ausführung des Dienstes ausgerichteten Möglichkeiten zur Erhöhung der Sicherheit ist es unbedingt notwendig, die techn. Möglichkeiten durch Verbesserung der Anlagen (Sicherungsanlagen, Automatisierung von EK, Folge- und Gegenzugsicherung, Gleisfreimeldeanlagen) in verstärktem Maß zu nützen.

Der Pünktlichkeit in der Betriebsabwicklung kommt eine besondere Bedeutung zu, da hiedurch die Sicherheit wesentlich erhöht wird. Eine Neubetrachtung des Überwachungssystems wäre eine der Möglichkeiten, diesem Ziel näher zu kommen.

Das Resumee wurde am letzten Tag des Seminars im Plenum beschlossen.

Abschließend wurde noch am vierten Tag vom örtlichen Leiter des Seminars, Hr. Schindlegger, ausgeführt, daß für die Abhaltung des Seminars das enorme Ansteigen der außergewöhnlichen Ereignisse im Jahre 1976 ursächlich war. Sodann wurden den Teilnehmern des Seminars in Anwesenheit des Leiters der Abteilung Transportlenkung die Schlußfolgerungen sowie die beabsichtigte Weiterbehandlung der Erkenntnisse unterbreitet.

Herr Hofrat Günther dankte in sehr netten Worten dem Seminar für die geleistete Arbeit, wobei er das Verständnis aller Teilnehmer besonders unterstrich.

Der Seminarleitung, d. h. der Abteilung III/2, obliegt es nun, die angeregten Maßnahmen einer Realisierung zuzuführen. Teillösungen konnten schon erzielt werden. Mit verschiedenen Fragen werden andere Fachdienste befaßt.

Zugschlußsignale
ungesäumt

bei Nichtbedarf

an den zuständigen Zugschlußmeldebahnhof senden!
